

Логистика пассажирских перевозок в условиях городского и регионального развития

О.А. Ходоскина

*Белорусский государственный университет транспорта
246653, Республика Беларусь, г. Гомель, ул. Кирова, 34*

Пассажирские перевозки, являясь одним из важнейших показателей социально-экономического развития государства, зачастую не удостоиваются необходимого внимания. Хотя их социальная значимость очевидна, однако сегодня в стране не существует четкой логистической системы пассажирских перевозок, которая бы отражала и потребности пассажиров в соответствующих видах перевозок, и, вместе с тем, отвечала бы требованиям государственного аппарата.

В Республике Беларусь на современном этапе присутствует достаточное развитие маршрутно-транспортной сети пассажирских перевозок. Однако она не строится на принципах взаимодействия различных видов транспорта в интересах пассажиров. Зачастую все виды транспорта работают в собственных режимах и, соответственно, в собственных интересах. А это лишает потенциального пассажира возможности выбрать наиболее приемлемый для себя вариант поездки (как по ценовому уровню, так и по уровню комфортности, перечню оказываемых при этом услуг).

На существующем этапе развития мегаполисов (а также достаточно крупных городов и промышленных центров) встает вопрос о модернизации, качественном совершенствовании системы городских пассажирских перевозок. Однако, если в данном случае задействованы все основные виды транспорта, то ими оказываются охвачены все районы города, иначе – возникают значительные проблемы в функционировании транспортной сети города. Это приводит к неудовлетворенности населения качеством транспортных услуг, их недостаточностью. С учетом постоянно увеличивающейся численности городского населения, развиваются промышленные предприятия и, как следствие, расширяются территориальные границы городов – организация пассажирской транспортной сети города в этом случае переходит в разряд все более насущных и трудноразрешимых задач. Их решение становится более сложным в условиях развития городов-спутников мегаполисов.

В такой ситуации использование городской железной дороги позволяет перераспределять крупные транспортные потоки между центральными, промышленными и спальными районами мегаполиса, так как в этом случае является характерным следующее:

- большая численность пассажиров перемещается утром из так называемых «спальных» районов в промышленные, то есть к месту работы, а вечером – все происходит наоборот. В этом случае нет необходимости осуществлять поездку автомобильным транспортом (автобусом) как это зачастую происходит, через центр города, с многочисленными

остановками и достаточно продолжительное время, что зачастую связано с многочисленными автомобильными пробками;

- городской автомобильный транспорт приобретает дополнительный статус «подвозящего» транспорта либо к станциям метро, либо к опорным железнодорожным станциям;
- железнодорожный транспорт приобретает конкурентные преимущества по отношению к автомобильному городскому транспорту, но вместе с тем каждый вид транспорта в таком случае занимает свою нишу в городских пассажирских перевозках;
- развитие городских перевозок в указанном направлении позволяет транспортной пассажирской сети города функционировать как логистической системе со своим комплексом входящих и исходящих потоков (пассажиропотоков, финансовых, ресурсных потоков).

На современном этапе отсутствие реализации на практике логистического подхода в перевозках пассажиров различными видами транспорта приводит к следующим отрицательным последствиям:

- убыточность пассажирских перевозок и покрытие убытков путем дотирования;
- достаточно низкий уровень качества услуг на всех этапах пассажирских перевозок, несогласованность графиков по основным пунктам пересадки и основным пассажиро-образующим пунктам;
- низкий уровень конкурентоспособности транспортных предприятий по сравнению с перевозчиками иностранных государств по сектору пассажирских перевозок.

Для развития городских пассажирских перевозок в условиях роста мегаполисов и соответственного развития регионов особенно актуален вопрос пригородных перевозок, которые давно уже не являются только «рабочими». Здесь требуется особенный логистический подход при их выполнении – в зависимости от целевой направленности этих поездок: учебные, рабочие, культурно-бытовые, праздничные. Отдельным логистическим элементом в секторе таких перевозок становится составляющая социального стандарта региона, в которой предусмотрены жестко регламентируемые нормативы транспортного обслуживания населения с точки зрения социальной обеспеченности, уровня транспортной доступности, возможности участия нескольких видов транспорта в логистической цепи пассажирских перевозок.

На основании вышеизложенного основные направления развития логистики пассажирских перевозок для Республики Беларусь в целом и в разрезе регионального развития (развития крупных городов и промышленно-административных центров) должны предусматривать следующее:

- высокий уровень интеграции сервисных услуг в пассажирских перевозках для выполнения одним или несколькими видами транспорта;
- учет интересов пассажира в формате складывающегося тарифа и соответствие условию «цена – качество» транспортных услуг на различных видах транспорта;

– развитие транспортной деятельности предприятий, связанной с перевозками пассажиров, должно максимально вписываться в логистические схемы пассажирских перевозок, а не наоборот – адаптировать новые логистические условия в действующие технологии и схемы выполнения пассажирских перевозок.

В результате развитие транспортной логистики пассажирских перевозок должно обеспечить рост объемов пассажирских перевозок сделав более доступными, а, значит, и более привлекательными для населения. Это должно сделать пассажирские перевозки не только окупаемыми, но и высоко рентабельными и, как следствие, обеспечит их привлекательность для инвестирования.

Литература:

1. Ходоскина, О.А. Влияние степени развития логистики на доступность и привлекательность транспортных услуг в пассажирских перевозках. / О.А. Ходоскина Совершенствование организации дорожного движения и перевозок пассажиров и грузов. Сборник научных статей Международной научно-практической конференции. 23-28 октября. Мн.: БНТУ, 2010. – С. 96-100.

2. Ходоскина, О.А. Транспортная логистика как связующий фактор эффективности перевозок в стране. / О.А. Ходоскина Наука – образованию, производству, экономике. Материалы 64-й (IX межд. науч.-техн. конф.) науч.-техн. конф. профессорско-преподавательского состава, научных работников, докторантов и аспирантов. Мн.: БНТУ, 2010. – С. 125.